



# I-10 Corridor Improvement Study

## el estudio de mejoras para el corredor I-10

### What is the I-10 Corridor Improvement Study?

The Arizona Department of Transportation (ADOT) in cooperation with the Federal Highway Administration (FHWA) is preparing a Design Concept Report (DCR) and Environmental Impact Statement (EIS) to analyze potential improvements to the Interstate 10 (I-10) corridor from State Route 51 (Piestewa Freeway) to the Loop 202 (Santan Freeway). The DCR is a technical study to evaluate roadway conditions and determine needed improvements for the I-10 corridor. The EIS is prepared in accordance with the provisions of the National Environmental Policy Act of 1969 (NEPA) and is an environmental document evaluating potential impacts to the natural and built environments, local communities and the economy. The study area includes the I-10 corridor from State Route 51 (Piestewa Freeway) to the Loop 202 (Santan Freeway); the segment of Interstate 17 (I-17) from the I-10/I-17 Traffic Interchange (TI) west to 7th Avenue; SR 143 from Broadway Road north to just south of the south bank of the Salt River; and US 60 from the I-10/US60 TI east to Mill Avenue.

### ¿Qué es el estudio de mejoras para el corredor I-10?

El Departamento de Transporte de Arizona (ADOT) en cooperación con la Administración Federal de Caminos (FHWA) está preparando un reporte de Concepto de Diseño (DCR) y una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para analizar las mejoras potenciales al corredor Interestatal 10 (I-10) desde la Ruta Estatal 51 (Autopista Piestewa) hasta el circuito 202 (Autopista Santan). El DCR es un estudio técnico para evaluar las condiciones del camino y determinar las mejoras necesarias para el corredor I-10. El EIS preparado según lo estipulado por la Póliza para el Medio Ambiente Nacional del Acta de 1969 (NEPA) es un documento que evalúa desde el punto de vista ambiental los posibles impactos sobre el medio ambiente natural o fabricado, las comunidades y la economía. El área de estudio incluye el corredor I-10 desde la Ruta Estatal 51 (Autopista Piestewa) hasta el circuito 202 (Autopista Santan), el segmento de la Interestatal 17 (I-17) desde la intersección (TI) I-10/I-17 al Oeste de la avenida 7o, SR 143 desde el Norte de Broadway Road hasta la rivera Sur de Salt River; y US 60 desde la I-10/US60 TI hasta el Este de la Avenida Mill.

#### PUBLIC MEETINGS @ 6 PM

Wednesday, April 25, 2007,  
Wednesday, May 2, 2007,  
& Thursday, May 3, 2007  
Details inside.

ADOT Central Corridor  
Public Outreach Team  
ADOT@hdrinc.com

Project Hotline: 602.787.3927

Project No. 10 MA 147 H545401L  
Proyecto No. 10 MA 147 H545401L

The general public is invited to attend three Public Meetings for the Interstate 10 Corridor Improvement Study that the Arizona Department of Transportation (ADOT) will conduct. Details inside.

Arizona Department of Transportation  
c/o Central Corridor Community Outreach Team  
101 N. 1st Avenue, Suite 1950  
Phoenix, AZ 85003



RESORTED  
STANDARD  
U.S. POSTAGE PAID  
PHOENIX, AZ  
PERMIT NO. 3418



# I-10 Corridor Improvement Study

## el estudio de mejoras para el corredor I-10

### Project Background

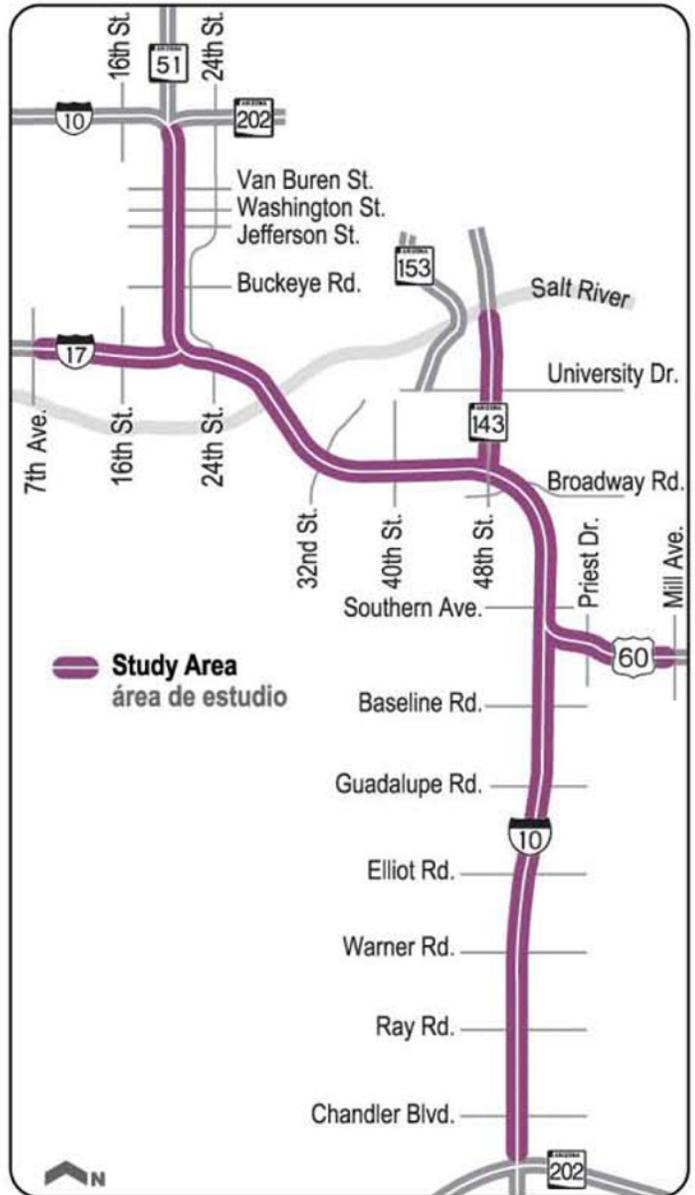
In the 1988 Interstate 10 Corridor Refinement Study, ADOT planners projected that by 2005 portions of the I-10 would see 250,000 vehicles per day, in 2005 traffic volumes exceeded 294,000 vehicles per day. The I-10 CIS/EIS studies are being conducted based on existing and continued growth in the Valley and the need for a solution to daily freeway traffic demands.

The first phase of the EIS study began in 2002 with public scoping meetings, since then the Regional Transportation Plan (RTP) was adopted and new alternatives were developed. As ADOT progresses to the second phase of the study, stakeholders, area residents, business owners and elected officials will have an opportunity to review ADOT's findings and comment on the study's current and future direction. This includes providing feedback on the alternatives that were developed since the initial project began.

### Antecedentes del proyecto

En el estudio de refinamiento para el corredor de la Interestatal 10 efectuado en 1988, el equipo de planeación de ADOT proyectó que para el año 2005 algunas porciones de la I-10 serían transitadas por 250,000 vehículos diariamente, en el 2005 el volumen real de tráfico excedió los 294,000 vehículos por día. Los estudios I-10 CIS/EIS se basan en las condiciones actualmente existentes, consideran el continuo crecimiento del Valle y la necesidad de una solución para las demandas del tráfico cotidiano.

La primera fase del EIS se inició en el 2002 con reuniones públicas de sondeo, desde entonces se adoptó el Plan de Transporte Regional y se desarrollaron nuevas alternativas. Mientras ADOT avance hacia la segunda fase del estudio, el público involucrado, residentes del área, dueños de negocios y oficiales electos tendrán la oportunidad de revisar las conclusiones de ADOT y expresar sus comentarios acerca de la dirección que el estudio debe tomar actualmente y en el futuro. Esto incluye expresar sus opiniones acerca de las alternativas que fueron desarrolladas desde que se inició el proyecto original.



### Contact Information:

ADOT Central Corridor  
Public Outreach Team  
ADOT@hdrinc.com

Project Hotline: 602.787.3927

### ADOT

Julian Avila  
Community Relations  
Project Manager  
javila@azdot.gov  
602.712.7033

### Información de contactos:

Equipo de relaciones  
comunitarias de ADOT  
para el corredor central  
ADOT@hdrinc.com

Línea telefónica del proyecto:  
602.787.3927

### ADOT

Julian Avila  
Gerente de relaciones  
comunitarias del proyecto  
javila@azdot.gov  
602.712.7033

Descargo de responsabilidad:  
Este documento es una traducción del  
texto original escrito en inglés.  
Esta traducción no es oficial y no es  
vinculante a este estado o subdivisión  
política de este estado.

# Public Meetings

## Detalles acerca de las reuniones públicas

### Why is the Study Taking Place?

Traffic demand is causing the I-10 corridor and adjacent major streets to become increasingly congested during the morning and evening peak travel periods. ADOT engineers and planners have determined that growth in the Valley will further worsen traffic congestion causing delays, increased travel times, and cause drivers to find alternative travel routes on roads that cannot accommodate an increase in traffic. ADOT has concluded that improvements to the I-10 corridor are necessary to increase the freeway's capacity and help alleviate traffic congestion on the overall transportation system within the study area.

Federal law requires an EIS to be conducted because the project will utilize federal funding and may result in a significant impact on the environment, community and economy. One of the primary elements of the EIS process is public involvement or the opportunity for members of the public to participate and comment on a range of alternatives that were developed based on the purpose and need for the expanded I-10 corridor. Project planners are now seeking input from the public on the work completed to date; and citizens may comment at any time throughout the comment period via e-mail, telephone, at the public meetings or in person.



### ¿Por qué se está haciendo el estudio?

Las demandas del tráfico están causando que durante las horas de mayor tráfico en la mañana y la tarde el corredor I-10 y sus más importantes calles adyacentes estén cada vez más congestionadas. Los ingenieros y planificadores de ADOT determinaron que el crecimiento en el Valle hará peores las condiciones de los congestionamientos de tráfico causando retrasos, aumentando la duración de los viajes y ocasionando que los conductores busquen rutas de viaje alternativas por caminos que no pueden soportar un aumento en su tránsito. ADOT ha llegado a la conclusión de que las mejoras al corredor I-10 son necesarias para incrementar la capacidad de la autopista y así ayudar a aliviar el problema de las congestiones de tráfico en todo el sistema de transporte afectado por el área del estudio.

Ya que el proyecto utilizará fondos Federales, Las leyes Federales requieren que se lleve a cabo un EIS para determinar qué tan significativo será su impacto sobre el medio ambiente, las comunidades y la economía. Uno de los elementos principales en el proceso del EIS es la participación del público y la oportunidad para que los miembros de la comunidad participen y comenten acerca de todo el rango de alternativas que han sido desarrolladas en base a los propósitos y necesidades de la expansión del corredor I-10. Ahora los planificadores del proyecto están buscando la opinión del público en cuanto al trabajo desarrollado hasta el momento, por lo tanto los ciudadanos pueden hacer sus observaciones en cualquier momento usando el correo electrónico, el teléfono o personalmente durante las reuniones públicas, y esto continuará hasta que termine el plazo para comentarios.

vpd = vehicles per day vpd = Vehículos por día	I-17 to 32nd St De la I-17 Hasta la calle 32	Broadway Curve Calle Broadway	Elliot Rd to Ray Rd De Elliot hasta Ray Road
Existing Conditions Condiciones existentes	290,000 vpd	297,000 vpd	145,000 vpd
2030 No-Build 2030 no-construir	300,000 vpd	320,000 vpd	185,000 vpd
Express/Local Lanes Concept Concepto de carriles Express/Locales	400,000 vpd	430,000 vpd	250,000 vpd

### Wednesday, April 25, 2007

Creighton Elementary School,  
Multi-purpose Room  
2802 East McDowell Road  
Phoenix, AZ 85008  
6 pm – 8 pm  
Presentation Time – 6:15 pm

### Wednesday, May 2, 2007

Mt. Pointe High School,  
Multi-purpose Room  
4201 East Knox Road  
Phoenix, AZ 85044  
6 pm – 8 pm  
Presentation Time – 6:15 pm

### Thursday, May 3, 2007

Rio Salado Community College,  
Conference Center  
2323 West 14th Street  
Tempe, AZ 85283  
6 pm – 8 pm  
Presentation Time – 6:15 pm

### La del 25 de Abril se llevará a cabo en:

Creighton School  
2802 E. McDowell Road  
Phoenix, AZ 85008  
6 pm – 8 pm  
La presentación inicia a las – 6:15 pm

### La del 2 de Mayo se llevará a cabo en:

Mountain Pointe HS  
4201 East Knox Road  
Phoenix, AZ 85044  
6 pm – 8 pm  
La presentación inicia a las – 6:15 pm

### La del 3 de Mayo se llevará a cabo en:

Rio Salado Community College  
Conference Center  
2323 West 14th Street  
Tempe, AZ 85283  
6 pm – 8 pm  
La presentación inicia a las – 6:15 pm

\* The same information will be presented at each public meeting.  
\* En cada reunión pública se ofrecerá la misma información.



# I-10 Corridor Improvement Study / el estudio

## Project Scoping & Alternatives Development

A Scoping Report documenting the first phase of the EIS process was completed in April 2003. Since then, agencies and the public provided input that assisted the Project Team in identifying an initial range of alternatives for consideration. These alternatives included: freeway widening; parallel freeway facilities; potential double-decking of I-10; a depressed double-decking system; toll/congestion pricing; the potential elimination of entrance and exit ramps to local arterial street; the express/local lane concept; and mass transit.

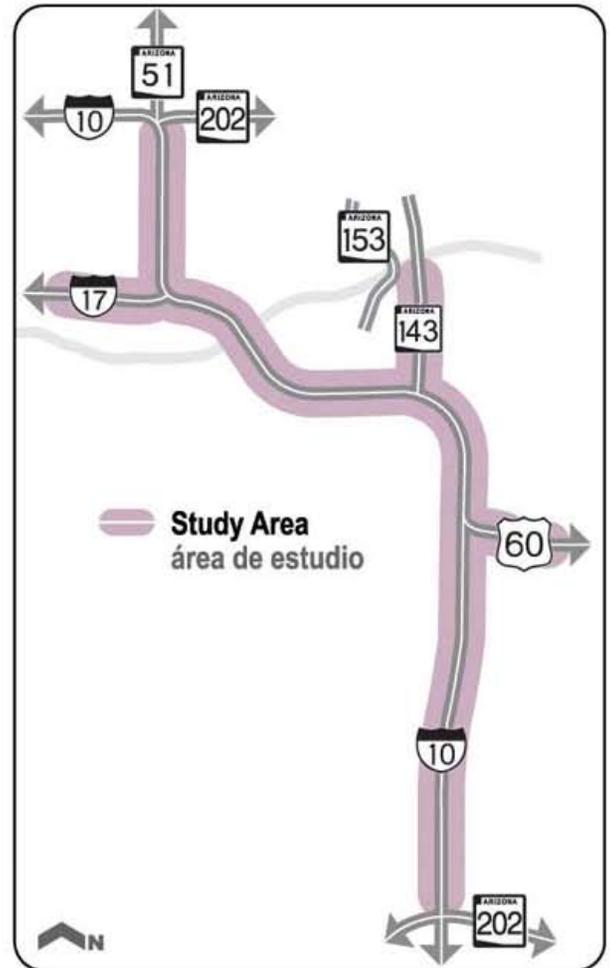
## Examen del proyecto y alternativas de desarrollo

en Abril del 2003 se completó un reporte documentando el examen de la primera fase del proceso del EIS. Desde entonces, los comentarios de agencias y público han ayudado al equipo a cargo del proyecto a identificar un rango inicial de alternativas que pueden ser consideradas. Estas alternativas incluyen: ensanchamiento de la autopista, utilidades paralelas a la autopista, un potencial segundo piso en la I-10; un sistema de dos pisos interiores; precios de remolque/congestión; la potencial eliminación de rampas de entrada y salida en importantes calles locales; el concepto del carril express/local; y tránsito masivo.

## Why not just widen the I-10?

Widening the I-10 mainline by one to two lanes in each direction of travel between I-17 and US 60 would not include additional improvements to other segments of I-10, I-17, SR 143 and US 60. While widening I-10 would carry higher volumes of traffic than the "No-Build" alternative, it would result in similar traffic congestion and travel delays as the "No-Build" alternative.

Initial screening by the Project Team identified the I-10 express/local lane concept, as the most viable concept for developing an initial range of alternatives for the Design Concept Report and Draft Environmental Impact Statement.



## ¿Por qué no simplemente ensanchar la I-10?

Ensanchar el tramo principal del I-10 con uno o dos carriles en cada dirección entre la I-17 y la US 60 no incluiría mejoras adicionales en otros segmentos de la I-10, I-17, SR 143 y US 60. Aunque el ensanchar la I-10 desahogaría más volumen de tráfico que la alternativa de "no construir", el resultado final sería que el tráfico, congestiones y tiempos de viaje serían similares a la alternativa de "no construir".

En un sondeo inicial, el equipo a cargo del proyecto identificó que el concepto del carril express/local en la I-10, como el más viable para desarrollar un rango de alternativas para el Reporte de Concepto de Diseño y la Declaración del Bosquejo de Impacto Ambiental.

American with Disabilities Act (ADA): Persons with a disability may request a reasonable accommodation such as a sign language interpreter by contacting Rob Antoniak at (602) 787-3927. Requests should be made as early as possible to allow time to arrange the accommodation. This document is available in alternate formats by contacting Rob Antoniak at (602) 787-3927.

# Radio de mejoras para el corredor I-10

## What are the Alternatives?

The Project Team developed multiple widening concepts for I-10 based on the features required to meet the operational goals for the projected traffic volumes and anticipated travel patterns. These concepts were based on the evaluation of design criteria, traffic operational characteristics, environmental conditions, right-of-way impacts, local access opportunities, construction cost, and public and agency input. Public agencies involved with this project have included: ADOT; FHWA; Maricopa Association of Governments (MAG); Federal Aviation Administration (FAA); the Town of Guadalupe; and the Cities of Phoenix, Tempe and Chandler.

The preliminary concepts were narrowed to these alternatives recommended for further study:

- Express/Local Lanes Concept (E/L)
  - There are two E/L variations which have slightly different lane configurations.
- No-Build Alternative

The public meetings will allow the opportunity to learn more about the alternatives and provide comments and feedback to ADOT.

## ¿Cuáles son las alternativas?

El equipo del proyecto desarrolló múltiples conceptos de ensanchamiento para la I-10 en base en las características requeridas para alcanzar las metas operativas para el volumen de tráfico proyectado y los patrones de viaje anticipados. Los conceptos se basaron en los criterios de evaluación de diseño, características operacionales del tráfico, condiciones ambientales, impactos del derecho de vía, oportunidades de acceso local, costos de construcción y opiniones del público y agencias. Las agencias públicas involucradas en el proyecto incluyen a: ADOT; FHWA; la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG); la Administración Federal de Aviación (FAA); el pueblo de Guadalupe; y las ciudades de Phoenix, Tempe y Chandler.

De los conceptos preliminares se eligieron los siguientes como alternativas recomendadas para futuro estudio:

- Concepto de Carriles Express/Locales (E/L)
  - Hay dos variaciones de Carriles E/L que tienen configuraciones de carriles ligeramente diferentes.
- Alternativa de "no-construir"

Las reuniones públicas le darán la oportunidad de aprender más acerca de las alternativas y aportar a ADOT opiniones y comentarios.

## What is the Express/Local Lanes Concept?

The Express/Local Lanes Alternative would provide independent roadways to separate regional traffic (on the express lanes) from local traffic (on the local lanes) thereby eliminating the current weaving maneuvers that contribute to severe congestion throughout the corridor during the peak travel periods. The ramp connections to SR 143 and major street interchanges would allow vehicles to enter and exit the freeway system from the local lanes, allowing travelers in the express lanes to pass through the corridor more efficiently. Conversely, travelers on the local lanes would not conflict with the high volume of regional traffic traveling through the study area each day.

A limited number of transfer ramp connections would be provided between the express lanes and local lanes to retain local access but reduce the number of conflict points on the express lanes.

## ¿Cuál es el concepto del carril express/local?

La alternativa del carril express/local podría proveer caminos independientes para separar el tráfico regional (en los carriles express) de el tráfico local (en los carriles locales) eliminando así las complicadas maniobras de manejo que actualmente contribuyen a causar los severos problemas de congestión del tráfico a lo largo del corredor durante los periodos de horas pico en concentración de viajes. Las rampas de conexión hacia la SR 143 y las intersecciones hacia las calles más importantes permitirán a los vehículos entrar y salir del sistema de autopistas desde los carriles locales, permitiendo a quienes viajan por los carriles express circular por el corredor más eficientemente. Por su parte, quienes viajen en los carriles locales no tendrán conflicto con el alto volumen de tráfico regional que circule diariamente en el área comprendida en el estudio.

Un número limitado de rampas de conexión serán provistas entre los carriles express y los carriles locales, manteniendo así el acceso local pero reduciendo el número de puntos de conflicto en los carriles express.





## What is the No-Build Alternative?

The No-Build Alternative is always included as a benchmark against which the impacts of other alternatives may be compared. The No-Build Alternative does not provide major improvements to the I-10 within the study area. Since the number of I-10 general-purpose lanes would remain the same, existing traffic congestion would worsen with growth and would place additional demand on other freeway corridors and the local street network.

## ¿Cuál es la alternativa de “no construir”?

La alternativa de “no construir” se incluye siempre como punto de comparación contra el cual medir el impacto de las otras alternativas. La alternativa de “no construir” no propone mejoras significativas a la I-10 dentro del área del estudio. El número de carriles de propósito general en la I-10 continuaría siendo el mismo, la congestión de tráfico ya existente crecería empeorando la situación y causaría demanda adicional en los corredores de otras autopistas y la red de calles adyacentes.

## How Can I Participate?

ADOT will conduct three public meetings for the I-10 Corridor Improvement Study. Each public meeting will be conducted in an open house format, with the project team making a brief presentation at 6:15 p.m. Your comments are very important to the project team and ADOT, please plan to attend and participate in a public meeting. Information presented at each of the public meeting locations will be the same.

The Express/Local Lane Concept is the first of its kind in Arizona and each of the alternatives can be complicated concepts to understand. The purpose of these public meetings is to describe the study, gather information on issues and alternatives that should be further analyzed, and provide the public with an opportunity to comment on the study. Maps and exhibits describing the project will be on display at the public meetings, and project team members will be available to discuss the project and answer project related questions. For dates and times please see reverse side.

## ¿Cómo puedo participar?

ADOT realizará tres reuniones públicas para el estudio de las mejoras del corredor I-10. Cada reunión pública se desarrollará en un formato de foro abierto, en donde el equipo del proyecto ofrecerá una breve presentación a las 6:30 p.m. Sus comentarios son muy importantes tanto para el equipo del proyecto como para ADOT. Por favor, asista y participe. La información que se presentará en cada una de las reuniones públicas será la misma en cada caso.

El concepto del carril express/local es el primero en su tipo en Arizona y cada una de las alternativas puede incluir conceptos que sean complicados de explicar. El propósito de estas reuniones públicas es describir el estudio y recaudar información de problemas y alternativas que serán posteriormente analizadas para brindar al público la oportunidad de hacer sus comentarios acerca del estudio. Mapas y otros materiales describiendo el proyecto estarán a la vista y los miembros del equipo del proyecto estarán disponibles para comentar acerca del proyecto y contestar preguntas relacionadas al mismo.

## Project Timeline / Calendario del Proyecto

